In Situ
Revue des patrimoines
3 | 2003
Les horizons de l'Inventaire

Les pirogues du Maroni

Sophie François

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/1275>

DOI : 10.4000/insitu.1275

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la culture

Référence électronique

Sophie François, « Les pirogues du Maroni », *In Situ* [En ligne], 3 | 2003, mis en ligne le 19 avril 2012, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/1275> ; DOI : 10.4000/insitu.1275

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Les pirogues du Maroni

Sophie François

Introduction

- ¹ « Les pirogues ou canots dont se servent les Indiens pour naviguer dans les rivières ou le long des côtes, doivent être regardés comme le chef-d'œuvre de leur industrie. Ces pirogues, dont la légèreté est admirable, sont faites d'un tronc d'arbre creusé et d'une seule pièce, et quelques fois relevées par les côtés avec quelques morceaux de bois.¹ »

Figure 1

Pirogues amérindiennes dessinées par Barrère en 1743

Barrère, Pierre. Nouvelle relation de la France équinoxiale. Paris : Piget. 1743

- 2 Comme Bellin, tous les voyageurs qui ont parcouru la Guyane française se sont émerveillés devant les embarcations indigènes. L'ingénieur géographe Bellin, qui cartographiait la Guyane au milieu du XVIII^e siècle, considérait les pirogues comme le chef-d'œuvre de l'industrie amérindienne. En effet, il ne s'agit pas de simples pirogues monoxyles ; leur spécificité est l'utilisation de la technique d'élargissement au feu de la coque. L'ingéniosité de cette technique repose sur la plasticité du bois à chaud et permet d'obtenir une pirogue fort large à partir d'un arbre de faible diamètre.
- 3 Initialement, le fond de la pirogue est mis en forme dans une grume. Une fois l'intérieur et l'extérieur de la coque parfaitement arrondis, celle-ci est placée sur un feu et retournée plusieurs fois afin de la chauffer de façon homogène. La coque acquiert ainsi une certaine plasticité qui permet d'élargir ses flancs en y insérant des lattes de bois de plus en plus longues. L'ouverture de la coque au feu est une étape délicate qui conditionne les performances et la durée de vie d'une pirogue. Les risques de fissures sont importants. La coque monoxyle expansée est ensuite rehaussée par un ou deux bordages. La solidité transversale de la pirogue est assurée par une membrure composée de varangues et de courbes.

Figure 2

Carte des populations du Maroni

Dessin de Sophie François © S. François

- 4 Aujourd'hui encore, cette technique de construction développée par les Amérindiens perdure en Guyane. Chaque fleuve guyanais et ses nombreuses ramifications sont des axes de pénétration vers l'intérieur du département, totalement recouvert par la forêt amazonienne. Ainsi, les six principaux bassins fluviaux guyanais possèdent tous une petite flotte de pirogues destinée principalement à la pêche, au tourisme et au ravitaillement des orpailleurs.

Figure 3

Nombreuses pirogues *bushinenge* à moteur amarrées à des perches au bourg de Papaïchton
 Phot. M. Heller © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 5 Sur le Maroni, fleuve frontière avec le Surinam sur la quasi-totalité de son cours, les pirogues se comptent par centaines. Contrairement aux autres fleuves, le Maroni, long de 500 kilomètres, est extrêmement peuplé. Les populations amérindienne et *bushinenge* représentent la majeure partie des 30 000 personnes qui vivent dans les six communes de la rive droite du Maroni. Cette région fluviale n'est desservie par aucune route. Une seule liaison aérienne est assurée quotidiennement entre Maripasoula et Cayenne. Toutes les activités économiques et sociales de ces populations sont donc liées au fleuve. La pirogue est le seul moyen de transport. Elle est l'élément indispensable à toutes les activités économiques et sociales.
- 6 Curieusement, ce patrimoine original a été très peu étudié. La seule recherche sur les pirogues du Maroni est celle menée par Jean Hurault, géographe à l'Institut géographique national, qui a décrit, au milieu du XX^e siècle, les embarcations d'une seule ethnie, les *Aluku*². Il convenait cinquante ans plus tard de faire un nouveau bilan du patrimoine fluvial du Maroni en tenant compte de tous les groupes culturels³.

Pirogues à étrave des Amérindiens de l'estuaire

- 7 Trois groupes amérindiens, les *Kali'na*, les *Arawak* et les *Palikur*, sont installés dans l'estuaire et à l'embouchure du Maroni. Leurs pirogues sont adaptées aux conditions de navigation dans l'estuaire. Elles ont une proue terminée en étrave qui les rend aptes à affronter la forte houle due à la marée océanique et au vent permanent. Leur largeur et leur creux importants procurent à l'embarcation une stabilité accrue.

- 8 Les *Kali'na* distinguent trois groupes de pirogues : les *canawa*, les *culiala* et les petites embarcations. Les *canawa*, longues pirogues de mer citées par le gouverneur de la Guyane, en 1666, ont disparu au cours du XX^e siècle.
- 9 « Les Indiens du littoral sont à présent si fort diminués que tous ceux qui habitent depuis l'Approuague jusqu'au Maroni ne peuvent pas mettre ensemble vingt pirogues de guerre armées chacune de vingt-cinq hommes⁴. »

Figure 4

Pirogue d'estuaire à étrave sur la plage à Awala-Yalimapo

Phot. S. François © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 10 Les pirogues aujourd'hui utilisées ont une longueur moyenne de 7,60 m pour une largeur moyenne de 1,40 m. Les petites pirogues sont essentiellement utilisées pour aller à la pêche dans un espace proche du village, dans des petites criques ou en mer. Elles sont manœuvrées à la pagaie. Autrefois, la navigation à la voile était fréquente ; en témoigne la présence, sur de nombreuses pirogues actuelles, d'un banc percé d'une mortaise faisant office d'emplanture de mât. Pour rentrer de la pêche, l'utilisation de voiles, aujourd'hui en tissu synthétique, permet une substantielle économie de carburant. Plusieurs gravures anciennes présentent des pirogues munies de voiles carrées. Les Amérindiens les confectionnaient en tressant les nervures des feuilles du palmier bâche⁵.
- 11 Sur les pirogues de taille moyenne, les *culiala*, l'emploi du moteur hors-bord est généralisé. Ces pirogues rehaussées de deux bordages permettent une navigation maritime. Un pêcheur d'Awala-Yalimapo raconte qu'avec des *culiala* de plus de dix mètres, on naviguait trois jours pour aller à Paramaribo, capitale du Surinam. Le développement du réseau routier dans l'ouest guyanais et au Surinam a fait disparaître ces longues navigations côtières. Dans l'est, par contre, à la frontière avec le Brésil, les amérindiens *Palikur* effectuent encore de longues traversées pour rejoindre Régina et Cayenne où ils vendent des pirogues, de l'artisanat et les productions des abattis⁶. Sur le Maroni, les *culiala* motorisées permettent d'aller faire les courses à Saint-Laurent ou à Albina, et de rendre visite aux membres de la famille vivant sur la rive surinamaïse de

l'estuaire. Côté français, les villages amérindiens du bas Maroni étant tous desservis par le réseau routier, la navigation fluviale est réduite et la construction de pirogues en diminution. De nombreuses familles préfèrent aujourd'hui acheter leur pirogue à des Amérindiens du Surinam plutôt que de la construire.

Les pirogues bushinenge

- 12 Au-dessus du premier saut, seules les pirogues *bushinenge* naviguent sur le Maroni.
- 13 « Nous faisons ici une recommandation capitale, qui s'adresse particulièrement aux chercheurs d'or remontant les fleuves de Guyane : c'est d'abandonner à jamais l'usage des canots avec quille et gouvernail ; seules les pirogues des nègres *bosch*, creusées dans un tronc d'arbre, sont capables de manœuvrer au milieu des torrents impétueux ou de gouffres tourbillonnants⁷. »
- 14 Les recommandations faites par l'explorateur Jules Crevaux à la fin du XIX^e siècle sont toujours d'actualité. En effet, le Maroni n'est pas un long fleuve tranquille. Dans la majeure partie de son cours, il est entravé par de nombreux rapides et chutes d'eau appelés sauts. Lors de la saison des pluies, les sauts sont recouverts par les eaux et les courants sont violents. En saison sèche, les roches affleurent de toutes parts, et il est bien difficile au novice de repérer une passe.
- 15 Le terme *bosch*, employé par Jules Crevaux et tombé en désuétude au profit de *bushinenge*, désigne l'ensemble des populations d'origine africaine qui ont déserté les grandes plantations de la Guyane hollandaise dès le début du XVII^e siècle. Pendant un siècle et demi de marronage, six groupes se sont constitués. Quatre d'entre-eux, à différentes époques, ont traversé le Maroni tout en continuant à vivre sur les deux rives. Les *Djuka*, frontaliers depuis la fin du XVIII^e siècle, ont été suivis par les *Aluku*. Deux autres groupes *bushinenge*, les *Saramaka* et les *Paramaka* sont arrivés sur la rive française à la suite de la guerre civile au Surinam en 1986.
- 16 La longue expérience que les piroguiers *bushinenge* ont développée au fil des décennies, et transmise de génération en génération, en fait les spécialistes de la navigation sur le Maroni. Ils en ont le monopole en amont du saut Hermina. Tous les usagers du fleuve, touristes, commerçants, administrations, font appel à leurs services. Les *Bushinenge* ont développé des techniques de navigation spécifiques au passage des sauts et conçu trois formes de pirogues.

Les canots-pagaies

Figure 5

Deux canots-pagaies dont l'un est orné d'un *tembé* ; peint sur la face externe de sa poupe
Phot. S. François © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 17 Les *Bushinenge* disposent de petites embarcations légères, les canots-pagaies, qu'ils manœuvrent à la pagaie et à la perche. Ces petites pirogues sont très répandues dans les petits villages où femmes et enfants les utilisent quotidiennement pour se rendre à l'abattis⁸, aller à la pêche, ou encore puiser de l'eau au milieu de la rivière. D'une longueur moyenne de 6 mètres, les canots-pagaies autorisent le transport de marchandises légères, comme la production de l'abattis, du bois sec pour la cuisine ou encore les filets de pêche. Ils permettent de transporter trois à quatre adultes au maximum mais peuvent être manœuvrés par une seule personne assise à l'arrière.

Figure 6

Poupe d'un canot-pagaie ornée d'un *tembé* ; en tôle ajourée et clous de tapissier

Phot. S. François © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 18 Traditionnellement, les hommes doivent construire un canot-pagaie pour leur épouse. Comme la maison, la pirogue et la pagaie constituent un cadeau matrimonial important qui révèle l'habileté technique de l'homme mais également son talent artistique et sa connaissance de l'art *tembé* ;. Les *Bushinenge* appellent *tembé* ; un décor d'entrelacs dont ils ornent tous les objets de la vie quotidienne, des plats à vanner aux peignes, des pirogues aux maisons et aux vêtements. Chez les *Aluku*, l'ornementation de canots-pagaies semble tombée en désuétude alors qu'elle est très abondante chez les *Djuka*, où les *tembé* ; réalisés sur les extrémités larges et courbes des canots-pagaies, sont soit peints soit effectués en marqueterie de tôles et de clous de tapissier. Si l'on en croit les enquêtes de Jean Hurault et de Richard et Sally Price⁹, la signification du *tembé* ; serait essentiellement sexuelle : symboles masculins et féminins, symboles d'accouplements, et serments d'amour.

Figure 7

Pagaies ornées de *tembé* ; peintes et gravées, accrochées à l'intérieur d'une maison
 Phot. M. Heller © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 19 L'une des extrémités du canot-pagaie est fréquemment ornée de motifs masculins et l'autre de symboles féminins comme les formes ajourées nommées « entrée de serrure » et les croissants de lune. Les pagaies de femme sont également ornées de *tembé* ; généralement gravés sur les poignées et peints sur les pales.
- 20 Les canots-pagaies occupent une place prédominante dans la transmission des « savoirs de l'eau ». La première phase de l'apprentissage des techniques de navigation est en effet réalisée dans ces canots-pagaies. Dès leur plus jeune âge, les enfants accompagnent leur mère à l'abattis. Munis de petites pagaies adaptées à leur taille, ils participent à la propulsion. De retour au village, les jeux des enfants tournent autour de l'eau. Les plus petits tirent avec une ficelle des répliques miniatures des pirogues sur le sable. Les plus grands jouent dans des petites pirogues monoxyles d'à peine un mètre de long. A partir de huit ans, les enfants manient la longue perche appelée *takari* qui permet de propulser mais également de diriger l'embarcation. A partir de dix ans, les pratiques de navigation marquent une séparation sexuelle. Les filles vont poursuivre avec leur mère les navigations autour du village. Les garçons quant à eux découvrent les chantiers de construction et participent à des voyages plus longs sur des pirogues à moteur. A l'adolescence, ils acquerront le statut de *takariste*. Placés à l'avant des grandes pirogues à moteur, le *takariste* a pour rôle de sonder la rivière et d'indiquer les hauts-fonds au motoriste. Pour coordonner en permanence leurs efforts, le motoriste et le *takariste* ont développé une riche gestuelle. Dans les sauts, le *takariste* utilise sa perche pour diriger la pirogue. En prenant appui sur les roches, il dévie la proue pour lui faire prendre la bonne passe. De nombreux voyages sont nécessaires au jeune *takariste* pour mémoriser les passes

navigables en fonction de la hauteur des eaux qui varient de plusieurs mètres entre la fin de la saison des pluies et la saison sèche.

Les pirogues à moteur : pirogues fileuses et pirogues de fret

Figure 8

Pirogue fileuse à moteur passant le saut Lésé Dédé, l'un des plus difficiles du Maroni

Phot. M. Heller © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 21 Seules les grandes pirogues, aujourd'hui toutes motorisées, passent les sauts et naviguent sur toute la longueur du Maroni. Plusieurs centaines de pirogues à moteur transportent chaque jour sur le fleuve personnes et marchandises. Les *Bushinenge* différencient deux types de pirogues à moteur : les pirogues fileuses pour le transport des passagers et les pirogues de fret.
- 22 De nombreuses pirogues longues et étroites, dites fileuses, assurent des services de taxi entre les bourgs du Maroni. Elles sont également employées pour le transport scolaire. Le matin, dans les petits villages, il n'est pas rare d'apercevoir des enfants, gilets de sauvetage au cou, arriver de toutes parts et sauter dans une pirogue pour aller à l'école. Toutes les tournées, des postiers aux médecins en passant par les gendarmes, sont réalisées en pirogue fileuse. Plusieurs fois par trimestre, des missions officielles remontent le fleuve pour instruire les registres d'état civil et délivrer entre autres les papiers d'identité. Les commerces du Maroni sont ravitaillés depuis Saint-Laurent-du-Maroni et Albina par les larges pirogues de fret qui peuvent contenir jusqu'à dix tonnes de chargement. Les marchandises transportées sont extrêmement variées, de la boîte de petits pois aux couches pour bébé, en passant par les bougies et les bouteilles de gaz. Les entreprises de construction affrètent également des pirogues de fret pour transporter

bois, parpaings, ciment et même des engins de chantier placés à cheval entre deux pirogues.

- 23 Les pirogues *bushinenge* ont des coques expansées à chaud et rehaussées d'un bordage suivant le même principe que les pirogues amérindiennes mais elles sont plus longues et étroites. Cela induit une grande force d'inertie indispensable au passage des sauts. Leur aire importante autorise ainsi de relever le moteur lors du passage de haut-fond, sans pour autant perdre de la vitesse et donc de la manœuvrabilité. Les pirogues fileuses se distinguent des pirogues de fret par des dimensions plus modestes. Les premières ont une longueur moyenne de 12 mètres pour une largeur de 1,20 m. Les secondes sont plus longues avec une moyenne proche de 17 mètres et surtout une largeur accrue, 1,80 mètre en moyenne, assurant une importante capacité de charge. Les pirogues *bushinenge* se distinguent des pirogues amérindiennes d'estuaire par leurs extrémités curvilignes et hautes sur l'eau. A la proue et fréquemment à la poupe, la coque monoxyle très arrondie est prolongée par une large pièce de bois qui dépasse du bordage d'une cinquantaine de centimètres pour une largeur de 30 cm. La poupe, bien qu'elle possède un tableau qui reçoit le moteur hors-bord, est généralement terminée par une large pointe. Ainsi le profil de la pirogue est symétrique avec deux extrémités curvilignes. Cette forme aujourd'hui tellement caractéristique des pirogues *bushinenge* n'est pourtant pas très ancienne. Des photographies du débarcadère de Saint-Laurent-du-Maroni au début du XX^e siècle montrent des pirogues aux extrémités horizontales. Jean Hurault, dans son ouvrage « Africains de Guyane »¹⁰, note que les pirogues destinées à la navigation au moteur ne possèdent pas de pointes rapportées. En moins de cinquante ans, les extrémités rapportées des pirogues fileuses et de fret se sont progressivement élargies et redressées pour aboutir aujourd'hui à de larges pointes verticales ornées de décors peints.

Figure 9

Pirogue fileuse dont les dossiers sont ornés de motifs variés

Phot. S. François © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 24 Les deux extrémités sont les zones principalement décorées, suivies par les dossiers dans le cas des pirogues fileuses et plus rarement les bordages. L'ornementation des pirogues à moteur est beaucoup plus abondante et plus variée que celle des canots-pagaies. En effet, les piroguiers puisent leur inspiration aussi bien dans le répertoire des *tembé* ; que dans des motifs contemporains. Les *tembé* ; restent les décors les plus fréquemment employés. Ils sont souvent associés à d'autres motifs qui ne sont pas propres aux *bushinenge* : drapeaux français, surinamien ou jamaïcain, paysages, scènes religieuses, ballons de football ou pin-up. Parmi les motifs les plus fréquents, on notera les pirogues franchissant des sauts impressionnants, les femmes représentées nues ou en bikini, le portrait de Bob Marley ou les sigles de grandes marques de vêtement à la mode chez les jeunes. Les bordages portent parfois des devises, des maximes ou des inscriptions rédigées en français, en sranan tongo et en anglais.

Figure 10

Petit chantier de construction de pirogues, les coques monoxyles attendent les bordages
Phot. S. François © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 25 La construction des pirogues à moteur, contrairement à celle des canots-pagaies, est souvent réalisée par des spécialistes. Les pirogues peuvent être achetées directement à un constructeur ou peuvent faire l'objet d'une commande afin de garantir certaines spécificités techniques (longueur, essence de l'arbre). Les aires de construction des pirogues sont concentrées à proximité des grands bourgs du Maroni. Dans les bourgs même, les chantiers sont plus rares, conséquence d'une part de la pénurie de bois propre à faire des pirogues et d'autre part de l'augmentation des emplois salariés qui favorise l'achat des pirogues plutôt que leur construction. On note la même tendance chez les Amérindiens *Wayana* et *Emérillon* du haut Maroni, qui achètent leurs pirogues à moteur aux *Bushinenge*. Seuls les canots-pagaies sont construits sur place.
- 26 L'inventaire des pirogues du Maroni a mis en évidence la richesse et la vitalité du patrimoine nautique de cette région au début du XXI^e siècle, tant au niveau des formes des embarcations que des décors. Les différentes formes d'embarcation sont révélatrices

de la diversité géographique du Maroni et de la diversité culturelle des populations. Découverte surprenante, l'évolution de la forme des extrémités et la diversification des décors perceptibles ces cinquante dernières années témoignent que les pirogues, a priori si fonctionnelles et traditionnelles, ne sont pas indifférentes aux phénomènes de mode. Bien que la construction des pirogues semble décliner dans le bas Maroni et se spécialiser ailleurs, le phénomène de modes touchant les pirogues *bushinenge* témoigne de la vitalité de ce patrimoine. Vitalité qui s'exprime aussi à travers la création de nouvelles formes d'embarcation, comme des sortes d'hydroglisseurs, réalisés à partir du tiers avant d'une pirogue fileuse et conduites par les jeunes.

- 27 L'étude dont il est rendu compte ici a porté essentiellement sur l'objet pirogue¹¹, mais le patrimoine fluvial ne se limite pas à la morphologie des embarcations et aux techniques de construction. La navigation est codifiée par l'ensemble des croyances liées au fleuve et donne lieu à des rituels, dont les plus visibles sont les libations de boissons alcoolisées, sur le moteur et au fond de la pirogue, avant le départ et à chaque passage de saut. Les piroguiers sont discrets sur ces pratiques.
- 28 Par ailleurs, il reste à étudier les piroguiers, groupes d'hommes jeunes, extrêmement mobiles, dont l'importance économique et sociale est considérable sur le fleuve puisqu'ils sont les seuls à assurer le ravitaillement et la circulation sur le Maroni.

NOTES

1. Bellin, J.-N. **Description géographique de la Guyane**. Paris : imprimerie Didot, 1763. P. 239.
2. Hurault, Jean. **Les noirs réfugiés Boni de la Guyane française**. Dakar : Institut Français d'Afrique Noire, mémoire 63, 1961.
3. L'inventaire des pirogues du Maroni a été réalisé dans le cadre de l'inventaire topographique de la rive droite du Maroni. Une partie des photographies réalisées lors de l'enquête est en cours de versement dans la base Mémoire de Guyane. François, Sophie. **Les pirogues du Maroni, enquête thématique**. Rapport de recherche, association Aïmara, pour le Service régional de l'Inventaire, 2002. 115 p.
4. La Barre, Lefebvre. **Description de la France équinoxiale ci devant appelée Guyane**. Paris : Jean Pibou, 1666. P. 23.
5. Barrère, Pierre. **Nouvelle relation de la France équinoxiale**. Paris : Piget, 1743. P. 130-135.
6. François, Sophie. **Les piroguiers de l'Approuague. Mutations sociales, techniques et culturelles d'un patrimoine fluvial peu étudié**. Rapport de recherche pour la Mission du Patrimoine Ethnologique, 2001. P. 57.
7. Crevaux, Jules. **Voyage dans l'Amérique du sud 1878-1881**. Paris : Hachette, 1883. P. 19.
8. Zone déforestée sur laquelle sont réalisées des cultures vivrières sur brûlis.
9. Price, Sally, Price, Richard. **Maroon arts, cultural vitality in the african diaspora**. Beacon press books, 1999.
10. Hurault, Jean. **Africains de Guyane**. La Haye : Mouton, 1970. P. 63.
11. Une sélection de photographies est présentée sur le site de l'Inventaire.

RÉSUMÉS

Sur le Maroni, fleuve frontière entre la Guyane française et le Surinam, les pirogues amarrées le long des berges se comptent par centaines. Elles représentent le seul moyen de transport pour les milliers de personnes vivant sur les rives du Maroni. Les différentes formes de pirogues sont révélatrices de la diversité géographique du Maroni et de la diversité culturelle des populations. Les Amérindiens du littoral naviguent uniquement dans l'estuaire du fleuve. Ils construisent des pirogues larges, hautes et terminées à la poupe par une haute étrave qui fend les vagues. Ces pirogues sont construites à partir d'une coque monoxyle expansée et rehaussée d'un ou de deux bordages. En chauffant la grume évidée, le bois acquiert une certaine plasticité qui permet d'écarter les flancs et d'obtenir une coque très large à partir d'un arbre de faible diamètre. Les Bushinenge, populations d'origine africaine qui ont déserté les grandes plantations de la Guyane hollandaise dès le début du XVII^e siècle et se sont installées sur les deux rives du Maroni, ont développé des formes de pirogues adaptées au passage des sauts. Leurs pirogues, construites également en expansant la coque au feu, sont étroites et longues et possèdent des extrémités curvilignes qui dépassent largement au-dessus du bordage. Les longues pirogues à moteur comme les canots-pagaies sont ornés de motifs d'entrelacs appelés *tembé* ; et de décors d'inspiration contemporaine. L'inventaire des pirogues du Maroni a mis en évidence la richesse et la vitalité du patrimoine nautique de cette région au début du XXI^e siècle, tant au niveau des formes des embarcations que des décors et des pratiques de navigation.

On the Maroni river, natural border between French Guyana and the Surinam, canoes tied to the river banks can be counted by the hundreds. They are the only mean of transportation for thousands of people living along the Maroni river. The various shapes of the canoes characterize the geographical and the cultural diversity of the populations of the Maroni. Coastal Amerindians sail only on rivers estuaries. They build wide and high canoes ending on the stern with a high prow that penetrates the waves. Those canoes are constructed with a single hull and raised with one or two side boards. When heated, emptied wooden trunk, acquired a certain amount of elasticity, this enables the trunk to have its sides spread, in order to end up with a wide hull from a small diameter tree. The Maroons, originated in Africa and run away from the colonial plantations of Dutch Guyana as early as the XVII century, settled on both bank of the Maroni and developed the canoe's shape that allows them to pass the rapids. There canoes are built using the widening technique of the hull with fire, they are narrow and long and equipped with curved ending that raise high above the side. The long motor canoes such as the "paddle canoes", are decorated with interwoven design called "*tembé*" as well as decoration from contemporary inspiration. The inventory of the Maroni river canoes showed a rich and vibrant nautical patrimony at the beginning of the XXI century, in terms of shapes decorations and usages.

INDEX

Mots-clés : Guyane française, Bushinenge, Amerindien, Maroni, pirogue, navigation fluviale

AUTEUR

SOPHIE FRANÇOIS

Archéologue spécialisée en archéologie nautique, Direction régionale des affaires culturelles de
Guyane. so.francois@wanadoo.fr